

港湾と地域経済・社会

(昭和48年度大会シンポジウム概要)

48年度学会シンポジウムは「港湾と地域経済・社会」の共通テーマで、座長に酒井正三郎(南山大)、荒木智種(日本医科大)、松永嘉夫(名古屋大)の三氏を選出して進められた。まず最初に予備討論者である柴田悦子(大阪市大)、東海林滋(関西大)から問題提起があり、これに続いて報告者から意見が出されるという形で討議がすすめられた。

柴田：次の四点について問題点を提起します。多くの先生が港湾建設における人間尊重ということをいわれました。和泉先生は、地方港を取り上げて「地方港の管理運営が、行政の民主的な方向を目指していることは、日本の民主化レベルの生き写しである」といわれ、その中で市民運動の位置づけに若干ふられました。そこで問題は、道路や空港に関しては市民運動や住民運動が活発になされ、一部訴訟もなされているが、港湾の地域住民との結合といった場合、市民運動や、地域住民運動とどのようにかかわっているかという事について報告の先生方から御意見をいただきたい。

第二点は地域住民のための港湾にするためにはどのような計画決定がありうるのか、港湾づくりの決定の中へ住民の主体的参加はありうるのか、あるとしたらいかなる方式なのか、この点を明確にする必要があります。

第三は港湾を生活基盤としている業者あるいは港湾労働者と地域住民との利害関係の明確化です。これは私の意見ですが、港湾の環境整備というのは地域住民のいこいの場であるだけでなく、港湾労働者にとっては労働環境そのものであり港湾業者にとっては生産活動の場であります。労働環境——作業環境の港湾整備の中での位置づけの明確化が必要です。第四はマリーナ、レジャー港との関連です。港湾を従来のような生産の場ではなくて、消費生活の対象として港を考えるという場合、個人の消費対象としての港湾と、地域住民が求める自然的環境を残した港湾との矛盾をどう考えるかという点。——以上四点の問題を提起します。

東海林：今日の御報告は、岡崎先生は計量的にすっきりした分析を、徳田先生と神代先生は、北海道地域港湾問題を詳しく分析され、両者ともに主体的な意欲につよい共感を覚えました。棚橋先生は、コンテナ流動調査の実態について報告され、千須和先生のレジャーとしての港湾とは対称的な報告であったと思います。

先週、交通学会では「交通と環境」というテーマでシンポジウムが行われましたが、この点、世論＝社会の動向というものが鋭敏に学会に反映していることを感じました。あと3人(北見先生、佐藤先生、菅沼先生)の先生方の報告は総論的あるいは概念的に、まさにシンポジウムのテーマを取り上げられたものでありました。

和泉先生の報告につきまして、私は前に港湾管理の問題を書いた文の中で、和泉先生に多少の批判がましい事を書いたことがあります。その要点は地方自治体に港湾管理権を委譲することが民主化の決め手であるかということへの疑問です。つまり、地域住民というものが必ずしも民主化された人間ばかりではなくて、むしろ地域エゴを發揮する機会が多いからです。この点について、本日、和泉先生は一步進んで、何でも地方自治体に委譲すればよいということではなく、客観的条件あるいは主体的条件ということ、くわしく説明いただき明確になりました。

一方大都市になればなる程、一般市民の関心はむしろ港を離れる傾向さえあり、これが事実であるとするならば、大都市に国から権限を委譲するということが果して民主的な運営を保証されるということになるのか疑問です。

もうひとつは、大都市が港湾を全面的に管理し計画していく場合、他都市や他地方、北海道の報告にあったように内陸地方に対してデモを發揮するというような危険性はないのかという問題です。以上二点について、卒直な異論を申しました。

酒 井：予定討論者の問題提起がすみましたので、最初に見北先生に柴田先生からの質問にお答え願いたいと思います。

北 見：私が報告の中で「世論としてではなく」と申し上げたのは、現実の造成あるいはその他の条件の整備が、これは現実の政策実践の問題ですから、直接的に世論が組み入るのではなく、あくまで間接的に反映されるという意味です。報告の中でも言ったように、港湾機能と地域との関係を深めていくことだけに、近代化がすすむのではなく、むしろ港湾そのものの体制的なものを近代化していくことが、結果において必然的に地域と結びついてくるのではなからうかということです。その理由は、日本の港湾を明治以降の造成のプロセスからみて、地域の位置づけが、物をスムーズに流す輸送体系の中の港としての位置づけのみを考えてきたことにあります。この点、行政あるいは政策の問題として本質的に考え直されるべきでしょう。そこで自由主義経済なり資本主義経済との関連で歴史的なアプローチを試みたのです。

次に港湾建設の民主的決定方式をどうしていくかという点では、かなりの論理的飛躍があるわけです。行政のあり方を歴史的観点から指摘すると、市民社会の未成熟というように、これはおそらく東海林先生のおっしゃった地域エゴの問題に結びつくのではなからうかと思うのです。市民社会は歴史的に形成されてくるものであるけれども、日本ではそういう面を持ち得なかった点が、港にもあらわれているのではないのでしょうか。そこにどうしても市民が港を意識的に見ようとする必然性も出てこず、したがって残された生活感情だけで港を知るということをしなかったのではなからうかと思えます。

酒 井：それでは第二の質問は和泉先生に、お二人の提起者からありましたから、まとめてお答え願いたいと思います。

和 泉：柴田先生の第一の質問は、特に地方港湾における市民運動と港湾づくりとの

関係といえると思います。私は地方港湾というものに人口10万人以下の都市という極端な例をあげたのですが、この場合はむしろ民主化より逆に前近代的要素が温存されているのです。ここで現在の市民運動をみますと、前近代的要素をもっとも多く温存していた所の沿岸漁民の間に公害に対する反対という市民運動がおきて、それが市民運動化していくという現実が各港におこっております。これは日本の現代および将来の民主化という点からみてきわめて評価すべきものがあると考えます。

第二の質問は地域住民のための港湾の決定方式というきわめてむつかしい問題です。私が住んでいる函館市ではさいきん、約700ヘクタールの臨海工業地帯の造成計画が、沿岸漁民の漁業協同組合や、一般市民たちの運動で撤回されたことが全道的な問題になっています。このことから計画の段階から港づくりというものは、府県知事や国以上にまず港湾管理者がやはり市民および市民団体および、漁業協同組合と計画の段階から話し合いをして、そこから意志決定をすべきであったというように考えるわけです。

次に東海林先生からの問題ですけれど、私は、実は東海林先生の私に対する批判というのを読んでおりませんので、あとで読ませていただきたいと思います。港湾の歴史をふまえさらに地方中小都市と大都市と両方を比較して考えるならば、市民の主体的条件とは市民が団体活動をする組織的活動をするということの条件にかかわっているわけです。この点から比較してみると何んといっても大都市がその条件を具備しているというように考えます。

酒 井：次に千須和先生から「開発と保全」に関してお答え願いたい。

千須和：マリナーについての評価は、現在の時点での価値判断ではなく、将来の生活の中での位置づけを考えてもらいたい。現在レジャー港湾の整備に関する問題点は、整備計画の基本的な方向が中央推進型であるということであります。各地方においてマリナー計画は、地域住民に対して同意を得て進められているものかどうか多くの問題があります。

ここではやはり大型不動産業者が計画を先取りして、巨額な先行投資ができる条件があるわけです。さらにもう一つはこのレク港湾が進んで行く過程でさまざまな機器あるいはレク施設が建設され、それぞれに特定の資本が参加してくると思われれます。具体的にボート一隻だいたい一千万円見当でそれを実際に保有して利用できる人たちはいかほどあるか、少なくともこのレクリエーション港湾を現在のまま進行させていく限りは、特権的な身分の人たちにのみ提供する施設にすぎなくなる恐れが十分あるといえます。

酒 井：以上三人のお答え以外で、他の報告者に予定討論者が質問された事に対して、一般的に自分のものと関連あるようなところをお答え願います。

東：いまの千須和先生のお答えに付け加えますと、レジャー港というものは、他の港湾と別個に考えていただいてよいと思います。たまたま所管が港湾局の所管だったから港湾の中へ入ってきた。要するにレクリエーション基地というのは内容が問題であって、その所管は建設省であっても港湾局であってもかまわないわけです。

神代：私も港湾行政をやっている者にとって一番問題になっているのは、港湾建設についてどの範囲まで市民参加がありうるかという点です。例えば学識経験者といっても、港湾に直接関係のない方を港湾審議会に呼んで意見を聞いても、意見がないというのが小樽港などの現実なのです。つまり住民参加の範囲を一つは港湾を管理している市の住民の意見を聞く方法と、もう一つは港湾の広域化が問題にされている折に、管理者が広範囲の住民らから意見を聞かねばならないとなると至難のわざです。北見先生は必ずしも住民の意見を聞かなくても良いという意味のことを述べられました。私もむしろ同感です。というのは、港湾計画や運営の民主化は、必ずしも利用者全体の意見を聴取しなければできないような内容とは異なります。ただ住民参加は港湾そのものについて逐次民主化を計っていくという過程でのみ可能性と意義があるのではないかと考えます。

荒木：ここで一般討論に移ります。北見先生から神代先生へ質問がきております。「輸送の体系的機構が港湾の近代化とどのように関連するのか、その点を御報告の地域港湾の例をあげてお教え下さい」

神代：私の考えでは物流全体をできるだけ組織的にやっつけようとする時、体系化が必要になり、機能造成の計画が国によって行われてくるということです。港湾も当然、地方自治体に港湾計画がまかされているような形ですが、北海道なら全体としてどんな港湾をつくればよいのかという全体計画の上に地方港の計画がなされるはず。一方、港湾の近代化という意味が一時的な機能の近代化と運輸体制の近代化という二つの意味があると思います。これは車の両輪のような性格を持っており、例えば北海道の場合、小樽・室蘭・苫小牧・石狩湾新港の四港湾がお互いに貨物の取りあいをやってみたり、無駄な施設をつくったのでは意味がありません。この中には民間で投資をする施設も含んでいます。結論的に言うと、広域的な機能の分担を行ないながら物流を整理していくという考え方が必要ではなからうか、それが港湾の近代化と車輪のような関係をもっているのではないかと私は思います。

荒木：岡崎不二夫先生に東先生から質問がきております。「私は今、港湾財源を求める根拠づけの理論の必要性を感じています。例えばアメリカにおいて不動産税の1/1000から1.5/1000を港湾財源にして与えている。また日本でも都市計画税があるが、そこで質問したいのは、先生の研究は私が期待している港湾財源獲得の手段に目的がおかれているのかどうか、第二点は、この研究の次にどのような研究方向を取られるのか」

岡崎：第一点ですが、私がやりました研究結果を港湾管理当局がどう利用されるかは自由ですが、この目的は、ものを考える時のひとつの思惟になりはしないかということです。ここで名古屋港で問題になっている最適機能分担とはどんな形か、こういった問題を考える場合に役立ちほしくないかということです。今日の討議でわかったことは、技術的な合理化と経済的な合理化は必ずしも結びつかない面が多くあるということです。経済的な背後地との結びつきというマクロ的な機能面、つまり経済的な合理性の面から

位置づけするとどういふ事になるのか、合理化が経済と結びつく中で果して個別企業の収益性の増大と両立しているのかどうか、この点に残された問題があると考えます。

次に何の研究をやるかといわれますと、まだはっきりしていませんが、港湾機能を分担している各種の業者のいわば港湾利用に関する合理化というような問題と、そのような個別企業の存立の意義と、どこでどのように結びつくのかその辺のことをやってみようかと思っています。この点で“おらが国”式に名古屋港がある方が良いのだと試してみてもあまり意味のないことだと思います。やはり国民経済的視点からあった方が良いということをはっきりすべきです。さらに多少とも最近経済学で問題になっているような公共施設の料金問題を考え直すことにも手がかりが得られるかと思っています。

荒木：次に徳田先生に東先生から質問がきております。「新しい流通港湾開発の計画の実行には、管理者の公企業的経営と公共コントロールとその体制が必要であると思いますが、石狩湾開発株式会社はそれに対応するものとなるのか、その意味で石狩湾開発株式会社の行なう事業内容を概説していただきたい」

徳田：石狩湾開発株式会社、これは第3セクターとして生まれ、39年12月に生まれたものですが、この事業目的は流通事業団地、工業用地並びにその付帯用地の取得、土地造成、分譲です。さらに流通業務施設、工業施設、それらに対する設計と建設、出来た段階での売却、貸与するという事業や植林計画さらに倉庫業、陸上運送事業、港湾運送事業、損害保険の代理業もやろうというかたちになっております。資本構成は官公庁が51.57%、金融機関が9.56%、公共事業体が2.5%、商社が5.88%、それから関連企業が29.43%、個人が1.06%です。先程の討論になった港湾への住民参加の問題で、この場合には第3セクターとはいいながら大資本中心ですから、地域住民との結合は持ち合わせていないのではないかと思います。

荒木：つづいて徳田先生へ岡崎先生から質問がきています。「国家独占資本主義の強蓄積政策が管理機能における札幌集中、港湾機能における苫小牧のシェア上昇が北海道の経済効果流出をまねいたという論旨をめぐって、このことは国家独占資本主義の強蓄積とどのような必然性があるか。二番目は経済効果の『道外流出』とは何をさすか。問題解決のために何をすればよいとお考えですか」

徳田：まず具体例を苫小牧港におきながら北海道総合開発との関連をみると、苫小牧港の荷役体制整備とともに貨物が集中してくると、最初苫小牧港は工業港的役割をもっていたものが、商工的役割へ移行しはじめます。関東地域からの消費物資や建築資材移入のメインルートに形成されてきたのです。こうして苫小牧のシェアが増大していったのですが、この過程は日本経済の底を深くするための北海道開発全体について日本における独占資本の集積に役立つための開発に移行していったのではないかと考えるわけです。北海道港湾への投資は、その地域へどの程度の波及効果をもたらす雇用増加を生み、産業発展を生むかという点も、今日では合理化と能率化に重点がおかれ、貨物が人手をくぐらずスムーズに通ることのみ重点がおかれてしまっています。ここで北

海道に対する自立的発展を阻害するような問題が出てくるので、やはり港湾開発はその地域の開発なり、地域の対策と深い関係をもって考えていく必要があるのではないかと思います。

荒木：岡崎先生、いかがですか、どうぞ。

岡崎：私がとくに聞きたいのは、一方で適正配置というものを考えながら他方では地域のことを考えなければならない。その所を具体的な手法としてどのようにやれば良いのか、例えば定数分析、産業連関分析などで具体的に投資されたものが持ち出されるという場合に何を基準にして判定されるのか、これは重大なポイントではないかと思えます。〈このあと徳田、岡崎両氏の間で若干のやりとりがつづいた〉

荒木：どうもありがとうございました。次に京浜外貿埠頭公園の高橋先生に北見先生から質問があります。「コンテナ貨物、流動実態からそれが港湾を有する都市、地域の経済社会に対し、何を与えているか、この点を特に地域交通との関係および港湾機能と商的メカニズムなどの関係でお教え下さい」

高橋：私どもがコンテナ埠頭を計画する場合、そのメリットとして流通コストが安くなり即市民の物価対策上非常に有益なのだということで埠頭計画をやっているのですが、果してその結果はどうなっているかという点とのおりにはなっていません。今年の夏以来コンテナで輸入された食肉がコンテナターミナルから動かなくて大きな問題になりました。この辺のメカニズムがどうなっているのか私どもでは手がつけられない問題です。都市交通との関連ではコンテナ輸送は、結果的には大都市に集中する可能性が強いのではないかと、これは大型トレーラーが都市を縦横に走ることになり都市交通上大きな問題です。横浜市民でさえ、町を走る大型トレーラーを何とかしてくれという声を出している。この点は初期の目的どおり地域に対してプラスの面を与えていないのではないかとということです。

荒木：千須和先生に港湾総合研究所の鈴木先生から質問がきています。「従来の流通産業港湾に対する公共投資は産業資本への間接投資であるとするなら、レジャー港湾はレジャー産業に対する迂廻投資として考えてよいか、第二にレジャー港湾は、開発拠点的性格が不変であれば開発公害＝乱開発との関係をどうみるか」

千須和：第一の点については鉄鋼埠頭が製鉄産業の産業基盤になったと同じ意味で、レジャー港、レク基地を大規模に開発すればするほど、そのレジャー関係資本がメリットを受けるのは当然です。次にレジャー港湾が乱開発と結びつくのかどうかという問題ですが、当然乱開発を引きおこす可能性はあります。ただこれをおこさせるか否かは、地域住民の力の関係であると考えます。例えば秋田港におけるマリナー基地に地元農民の青年が短歌をよせている。それは「旅人のために自分の故郷の山を削るようなことはさせない」という意味のうたです。国民がレクリエーションを楽しむ場を、地域との協調の上に、しかも受益者の負担をかるくしながらつくり出すかが、今後の大きな課題であります。

荒木：もう一人東先生から千須和先生への質問です。「年報に書いてあるフランスの公共事業省大臣が個人で会社をつくり、1m²1フランで買収し、政府の計画とともに買取値段で政府に渡したとあるのを日本の第三セクターと対比してつけ加え説明して下さい」

千須和：これは今の売買価格によって私企業で買いとったものが、政府に全く同じ価格で売られたというところに一つの焦点があります。私は私企業が成立する条件として、費用をかけて買収した土地が、どうしてそのままの価格で政府に引き渡されるのか不思議に思います。フランスの場合公共事業大臣が自ら個人の会社をつくったところに問題の鍵があると考えます。

東：日本のこれからの問題に対して私も同じ考えを持っております。フランスのランドックルシアン地区に限っては、完成まで譲渡に対し過度の利潤を押えているのです。この場合行政指導は、最後の完成まで行きわたっています。日本のレジャー港などこれを見習ってほしいものです。

荒木：大分大学の松浦茂治先生から東先生へ二点質問が来ております。「ひとつは近代化は流通段階を減らすことにあるという、ここをもう少し具体的に説明していただきたい。第二点は商取引を公共コントロールするという意味を具体的に教えていただきたい。

東：第一点について年報に書いた図表は、ある企業の科学的経営管理をシステム化するときの一番先取る方法を取り上げてみたわけです。これによって流通段階の費用や行政管理の主体を調べていきますと、どこに欠陥があるかがわかるわけです。第二の質問は、商的流通の問題は解決しないのであります。外国のフィジカルディストリビューションは商的流通がそのなかに入っているわけでありまして。そう考えてくると新しい港湾をつくるにしても商的流通のメカニズムを変えなければなりません。そのためには港湾管理者の公共コントロールが必要でないかと思われまます。具体例として東京都の水産専用埠頭をみると、その埠頭会社が北海道と直結して生産物を搬入し、いくつかの流通段階を減らすこともできます。さらに努力いかんによっては消費者に安い価格で提供することが可能となります。これこそが地域住民のための港湾近代化というものではないかと思うのです。従ってその埠頭会社は公私共同企業の会社で公共が支配することを必要とします。

くこのあと岡崎先生から北見先生へ、わが国における市民社会の成熟、未成熟をめぐってスマスのいう人間の成熟、市民的自由の確立と関連させながら、若干のやりとりがあった。最初に座長の酒井先生から「今日の質疑応答を聞いていて、予定討論者と報告者と予め打合せをしてやればもっと討議が深まったと思う。予定討論者もかなり前から決め、報告者の研究内容に目をとおす位の時間的余裕が与えられれば、参加者も多くの子セッションをうけられると思う。来年のシンポジウムの充実と発展を期待する。」むねの挨拶があった。

（本記は、昭和48年度名古屋大会時シンポジュームの録音を小林照夫氏がおこされ、さらにそれを柴田悦子氏によって要約されたものである。編集委員会）